



## Digital Receipt

This receipt acknowledges that Turnitin received your paper. Below you will find the receipt information regarding your submission.

The first page of your submissions is displayed below.

Submission author: Luh Putu Sudini  
Assignment title: Article Assingment  
Submission title: STATUS HUKUM WILAYAH PERAIR.  
File name: Jurnal\_Jatiswara\_Luh\_Putu\_Sudini....  
File size: 363.68K  
Page count: 15  
Word count: 6,590  
Character count: 41,224  
Submission date: 23-Sep-2020 07:39AM (UTC+0700)  
Submission ID: 1394379702

JATISWARA

STATUS HUKUM WILAYAH PERAIRAN DAN  
HAK LINTAS DALAM NEGARA KEPULAUAN  
MENURUT KONVENSI HUKUM LAUT 1982

Luh Putu Sudini & R R. Cahyawati  
Universitas Warmadewa Denpasar Bali & Fakultas Hukum Universitas Mataram

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui status hukum wilayah perairan yang ada pada suatu Negara Kepulauan menurut Konvensi Hukum Laut 1982, dan hak-hak lintas yang ada pada perairan suatu Negara Kepulauan menurut Konvensi Hukum Laut 1982. Metode Penelitian yang digunakan adalah metode penelitian hukum normatif, dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan, khususnya ketentuan Hukum Internasional (utamanya di bidang laut), yaitu Konvensi Hukum Laut 1982 dan UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Sumber Bahan Hukum yang digunakan bersumber dari penelitian kepustakaan (*library research*). Pengumpulan bahan hukum dilakukan melalui pengklasifikasian dan pencatatan bahan hukum primer, sekunder maupun tersier. Pengolahan dan Analisis Bahan Hukum disajikan secara deskriptif analisis. Simpulan: menurut Konvensi Hukum Laut 1982, wilayah Perairan Pedalaman (*internal water*), perairan kepulauan (*archipelagic water*), dan perairan teritorial (*territorial sea*) adalah memiliki status hukum di bawah kedaulatan negara kepulauan yang memiliki perairan tersebut. Hak-hak lintas yang ada pada perairan suatu Negara Kepulauan menurut Pasal 53 Konvensi Hukum Laut 1982, kapal dan pesawat negara asing dapat memiliki Hak Lintas Alur Laut Kepulauan/*Archipelagic Sea Lanes Passage Right* yang berada di Alur laut/*Sea Lanes* dan rute penerbangannya pada wilayah perairan Negara Kepulauan. Apabila Negara Kepulauan tidak atau belum menentukan alur laut dan rute penerbangannya, maka Hak Lintas Alur Laut Kepulauan dapat dilaksanakan melalui rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional.

Kata Kunci : Wilayah Perairan, Hak Lintas dalam Negara Kepulauan

Pokok Muatan

STATUS HUKUM WILAYAH PERAIRAN DAN HAK LINTAS DALAM NEGARA KEPULAUAN MENURUT KONVENSI HUKUM LAUT 1982	323
A. PENDAHULUAN	324
B. HASIL dan PEMBAHASAN	326
1. Status Hukum Dan Jenis-jenis Wilayah Perairan Pada Negara Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982	326
A. Pengertian Status Hukum dan Wilayah Perairan	326
B. Pengertian Kepulauan dan Negara Kepulauan	327
C. Jenis-jenis Wilayah Perairan pada Negara Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982	327
D. Status Hukum Wilayah Perairan pada Negara Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982	328
2. Hak-Hak Lintas Yang Ada Pada Perairan Suatu Negara Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982	330
A. Pengertian Hak Lintas	330

[Fakultas Hukum Unram] | Jurnal JATISWARA 323

# STATUS HUKUM WILAYAH PERAIRAN DAN HAK LINTAS DALAM NEGARA KEPULAUAN MENURUT KONVENSI HUKUM LAUT 1982

*by* Luh Putu Sudini

---

**Submission date:** 23-Sep-2020 07:39AM (UTC+0700)

**Submission ID:** 1394379702

**File name:** Jurnal\_Jatiswara\_Luh\_Putu\_Sudini.docx (363.68K)

**Word count:** 6590

**Character count:** 41224

STATUS HUKUM WILAYAH PERAIRAN DAN HAK LINTAS DALAM NEGARA KEPULAUAN MENURUT KONVENSI HUKUM LAUT 1982

Luh Putu Sudini & R Cahyawati  
Universitas Warmadewa Denpasar Bali & Fakultas Hukum Universitas Mataram

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui status hukum wilayah perairan yang ada pada suatu Negara Kepulauan menurut Konvensi Hukum Laut 1982, dan hak lintas yang ada pada perairan suatu Negara Kepulauan menurut Konvensi Hukum Laut 1982. Metode Penelitian yang dipergunakan adalah metode penelitian hukum normatif, dengan mempergunakan pendekatan perundang-undangan, khususnya ketentuan Hukum Internasional (utamanya di bidang laut) yaitu Konvensi Hukum Laut 1982 dan UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Sumber Bahan Hukum yang dipergunakan bersumber dari penelitian kepustakaan (*library research*). Pengumpulan bahan hukum dilakukan melalui pengklasifikasian dan pencatatan bahan hukum primer, sekunder maupun tersier. Pengolahan dan Analisa Bahan Hukum disajikan secara deskriptif analisis. Simpulan: menurut Konvensi Hukum Laut 1982, wilayah Perairan Pedalaman (*internal water*), perairan kepulauan (*archipelagic water*), dan perairan teritorial (*territorial sea*) adalah memiliki status hukum di bawah kedaulatan negara kepulauan yang memiliki perairan tersebut. Hak-hak lintas yang ada pada perairan suatu Negara Kepulauan menurut Pasal 53 Konvensi Hukum Laut 1982, kapal dan pesawat negara asing dapat memiliki Hak Lintas Alur Laut Kepulauan/*Archipelagic Sea Lanes Passage Right* yang berada di Alur laut/*Sea Lanes* dan rute penerbangannya wilayah perairan Negara Kepulauan. Apabila Negara Kepulauan tidak atau belum menentukan alur laut dan rute penerbangan, maka Hak Lintas Alur Laut Kepulauan dapat dilaksanakan melalui rute yang biasanya dipergunakan untuk pelayaran internasional.

Kata Kunci : Wilayah Perairan, Hak Lintas dalam Negara Kepulauan

Pokok Muatan

STATUS HUKUM WILAYAH PERAIRAN DAN HAK LINTAS DALAM NEGARA KEPULAUAN MENURUT KONVENSI HUKUM LAUT 1982	323
A. PENDAHULUAN	324
B. HASIL dan PEMBAHASAN	326
1. Status Hukum Dan Jenis-Jenis Wilayah Perairan Pada Negara Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982	326
A. Pengertian Status Hukum dan Wilayah Perairan ..	326
B. Pengertian Kepulauan dan Negara Kepulauan	327
C. Jenis-jenis Wilayah Perairan pada Negara Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982 .....	327
D. Status Hukum Wilayah Perairan pada Negara Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982.. .....	328
2. Hak-Hak Lintas Yang Ada Pada Perairan Suatu Negara Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982	330
A. Pengertian Hak Lintas.....	330

B. Jenis-jenis Hak Lintas Menurut KHL 1982	330
1) Hak Lintas Damai ( <i>Innocent Passage Right</i> )	330
2) Hak Lintas Alur Laut Kepulauan ( <i>Archipelagic Sea-Lane Passage Right</i> )	331
3. Hak-hak Lintas yang Dikenal pada Wilayah Perairan Suatu Negara Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982	333
C. SIMPULAN dan SARAN	335

## A. PENDAHULUAN

### 1. Latar Belakang Masalah

Berdirinya sebuah negara harus memenuhi unsur-unsur yang mutlak diperlukan salah satunya adalah unsur wilayah<sup>1</sup>, dimana wilayah dalam hal ini dapat berwujud daratan, udara dan lautan. Dewasa ini wilayah negara yang berwujud laut atau perairan merupakan unsur penting bagi suatu negara, ini disebabkan oleh karena bertambah pentingnya peranan laut bagi kehidupan dan kelangsungan hidup umat manusia yang menyangkut berbagai aspek seperti sebagai sarana transportasi antar pulau maupun antar negara, di samping juga kekayaan laut dapat membantu kebutuhan umat manusia yang hidup di darat, misalnya ikan, mutiara, rumput laut, dll. Mengingat kemampuan wilayah daratan untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia yang kian hari semakin berkurang, sehingga untuk mencukupi kebutuhan hidup manusia di darat dapat diperoleh dari sumber-sumber kekayaan yang berasal dari laut/perairan suatu negara.

Bagi negara Indonesia sebagai negara kepulauan (negara nusantara), maka wilayah lautnya di samping mempunyai fungsi penting bagi kelangsungan hidup penduduknya, juga wilayah laut yang terletak di antara pulau-pulainya merupakan alat pemersatu dari penduduk ribuan pulau tersebut. Kiranya sangat tepat bila dikatakan tata goeografis wilayah laut dari gugusan pulau-pulau Indonesia mempunyai kepentingan-kepentingan dan keadaan-keadaan khusus yang harus dilindungi.

<sup>1</sup> Hualado<sup>4</sup> "Aspek-aspek Negara dalam Hukum Internasional", Edisi Revisi, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2002), hal. 2.

Indonesia sebagai salah satu anggota Persekutuan Bangsa-Bangsa (PBB) telah memberikan sumbangan pemikiran bagi konsep negara kepulauan, sebagai basil dari Deklarasi Djuanda 13 Desember 1957. Dan selanjutnya konsep negara kepulauan tersebut diperjuangkan oleh Indonesia dan didukung juga oleh negara lain seperti Fiji, dan Mauritius pada Konferensi Hukum Laut I Jenewa tahun 1958 dan juga pada Konferensi tersebut, Indonesia gagal memperjuangkan konsep negara kepulauan untuk dapat diterima oleh masyarakat internasional.<sup>2</sup> Dan barulah pada Konferensi Hukum Laut III yang dilakukan di Motego Bay Jamaica tahun 1982. Konsep negara kepulauan diakui oleh masyarakat internasional dan dituangkan dalam Konvensi Hukum Laut 1982 yaitu pada Bab IV Pasal 46 sampai dengan Pasal 54<sup>3</sup>

Indonesia sebagai negara kepulauan telah meratifikasi konvensi hukum laut 1982 dengan Undang-Undang No. 17 tahun 1985. Hal ini membawa akibat, bahwa Indonesia telah terikat oleh kewajiban melaksanakan dan menaati ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam konvensi, karena telah menjadi bagian dari hukum nasional Indonesia.<sup>4</sup>

Pengakuan prinsip negara kepulauan oleh masyarakat internasional, yang telah dituangkan melalui ketentuan konvensi hukum laut 1982, utamanya melalui ketentuan

<sup>2</sup> Mochtar Kusnataatmaja, *Konsepsi Hukum Negara Nusantara pada Konferensi Hukum Laut III*, Cetakan I, (Bandung: Alwanni, 2003), hal. 7.

<sup>3</sup> Atje Misbach Muhjiddin, *Status Hukum Perairan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing*, Cetakan I, (Bandung: Alwanni, 1993), hal. 95.

<sup>4</sup> Etty R. Agoes, *Konvensi Hukum Laut 1982 dan Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*, Cetakan I; (Bandung: Alwanni, 1991), hal. 236.

Bab IV, Pasal 46 sampai dengan Pasal 54. Mak.a dengan kepulauan yang memiliki perairan kepulauan, menurut ketentuan Pasal 53 Konvensi Hukum Laut 1982 diwajibkan untuk menetapkan SEA LANES (alur laut) pada wilayah perairannya untuk pelintasan bagi kapal-kapal asing. Dan di dalam "Sea Lanes" (alur laut) kapal-kapal negara asing dapat memiliki hak lintas alur laut kepulauan (*Archipelagic Sea Lanes Passage Right*).

Melihat perkembangan hukum laut, terutama sejak berlakunya konvensi hukum laut 1982 sebagai hukum internasional *simultif*,<sup>5</sup> maka pengaturan hukum tentang perairan Indonesia yang ditetapkan melalui Undang-<sup>32</sup>undang No. 4 Prp. Tahun 1960 sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan rezim hukum negara kepulauan, sebagaimana dimuat dalam Bab IV, Pasal 46 sampai dengan Pasal 54 Konvensi Hukum Laut 1982, sehingga dibentuknya Undang-Undang Perairan Indonesia yang baru yaitu Undang-Undang No. 6 Tahun 1996, (L.N. No. 73 dan tambahan L.N No. 3647).

## 2. Rumusan Masalah

Memperhatikan uraian tersebut di atas, maka dapat dibuat permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana status hukum wilayah perairan yang ada pada suatu Negara Kepulauan menurut Konvensi Hukum Laut 1982?
2. Hak-hak lintas apa yang ada pada perairan suatu Negara Kepulauan menurut Konvensi Hukum Laut 1982?

Penulisan penelitian ini dilakukan dengan didukung oleh sekumpulan bahan hukum. Untuk memperoleh bahan hukum yang akurat, maka dilakukan langkah-langkah pengumpulan bahan hukum dengan menggunakan cara sebagai berikut:

Adapun metode yang diperlukan dalam penulisan ilmiah ini antara lain:

<sup>5</sup> Ibid.

## 1. Pendekatan Masalah

Penelitian ini merupakan penelitian hukum *normatif*. Artinya pengkajian didasarkan pada pendekatan perundang-undangan, literatur-literatur dan kamus-kamus atau dengan kata lain pengkajian berpedoman kepada kaidah-kaidah hukum, khususnya ketentuan Hukum Internasional (utamanya di bidang laut), yaitu Konvensi Hukum Laut 1982 dan Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia serta ketentuan lain yang berhubungan dengan permasalahan yang dibahas.

## 2. Sumber Bahan Hukum

Bahan-bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini bersumber dari penelitian kepustakaan (*library research*), seperti bahan hukum primer meliputi: konvensi/perjanjian internasional, undang-undang, peraturan pemerintah dan lain-lain; bahan hukum sekunder yaitu dapat berupa buku-buku/literatur, hasil penelitian para ahli hukum maupun jurnal-jurnal hukum. Di samping juga bahan hukum tersier seperti kamus bahasa Inggris, Indonesia maupun yang lainnya.

## 3. Metode Pengumpulan Bahan Hukum

Pengumpulan bahan hukum yang akan dipergunakan dalam penelitian ini akan dilakukan melalui pengklasifikasian dan pencatatan bahan hukum primer, sekunder maupun tersier yang berkaitan dengan permasalahan.

## 4. Metode Pengolahan dan Analisa Bahan Hukum

Setelah bahan hukum primer, sekunder maupun tersier terkumpul, kemudian diolah secara kualitatif, sehingga akan dapat memperjelas permasalahan dan hasil pengolahan selanjutnya akan disajikan secara *deskriptif analisis*, yaitu pemaparan secara umum tentang permasalahan yang dibahas dalam bentuk uraian.



## B. BASIL dan PEMBAHASAN

### 1. Status Hukum Dan Jenis-Jenis Wilayah Perairan Pada Negara Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982

#### A. Pengertian Status Hukum dan Wilayah Perairan

Suatu negara kepulauan dapat dikatakan merdeka dan memiliki kedaulatan penuh/ mutlak apabila telah memenuhi unsur-unsur seperti:

1. Adanya wilayah
2. Adanya rakyat
3. Pemerintah yang berdaulat
4. Kemampuan untuk melakukan hubungan dengan negara lain.<sup>6</sup>

/ Negara Indonesia telah memenuhi semua unsur tersebut di atas, sehingga Indonesia dapat dikatakan sebagai suatu negara yang merdeka (berdaulat penuh dan mutlak), Kedaulatan yang dimiliki itu merupakan kekuasaan tertinggi dan negara dapat menegakkan kedaulatan itu dengan melaksanakan yurisdiksi atas wilayahnya.

/ Kedaulatan negara Indonesia ini dapat mencakup atau meliputi wilayah darat, air (alut) dan udara. Terhadap ketiga wilayah di bawah kedaulatan negara Indonesia tersebut berlaku yurisdiksi mutlak Indonesia, artinya dalam wilayah air, darat dan udara termasuk seluruh kegiatan/aktivitas komersil maupun non komersil berlaku mutlak ketentuan hukum positif Indonesia. Dengan kata lain terhadap wilayah darat, air dan udara yang berada di bawah kedaulatan negara Indonesia diberlakukan ketentuan hukum nasional positif Indonesia atau mempunyai status hukum negara Indonesia.

., Dari pemaparan di atas, tampak adanya keterkaitan antara kedaulatan, yurisdiksi, dan

status hukum. Selain itu pula yurisdiksi merupakan suatu yang erat hubungannya dengan konsepsi tentang kemerdekaan dan konsepsi tentang kewilayahan.<sup>7</sup>

Selanjutnya konsep negara kepulauan yang merupakan hasil Deklarasi Djuanda, 13 Desember 1957 diajukan ke dalam forum internasional yakni pada konferensi hukum laut tahun 1958 di Jenewa dan diteruskan lagi pada forum internasional yaitu Konferensi Jenewa tahun 1960, namun pada kedua forum internasional itu, konsep negara kepulauan yang diajukan oleh Indonesia belum mendapat pengakuan dari masyarakat internasional. Pada sidang Konferensi Hukum Laut 1982 di Jamaika, konsep negara kepulauan memperoleh pengakuan masyarakat internasional dan dituangkan ke dalam ketentuan hukum laut 1982 yakni pada Bab IV, Pasal 46 sampai dengan Pasal 54 mengenai negara kepulauan. Nampaklah bahwa rumusan yang dihasilkan oleh konferensi itu adalah hasil maksimal yang dapat dipakai dan dicapai yang mencakup semua kepentingan dari semua pihak yang bersangkutan dengan prinsip negara kepulauan itu.<sup>8</sup>

Secara khusus, kepentingan nasional Indonesia terhadap laut merupakan penjabaran dari fungsi negara untuk melindungi bangsa dan tanah air dalam segala aspeknya. Karena sebagaimana diketahui laut mempunyai berbagai fungsi, sebagai sumber bahan makanan bagi umat manusia, sebagai jalan raya perdagangan, sebagai sarana untuk penaklukan, tempat pertempuran dan sebagai tempat penambangan bahan-bahan yang berada di dasar laut dan tanah di bawahnya.<sup>9</sup>

Dengan diperolehnya pengakuan internasional atas prinsip negara kepulauan, maka

8

<sup>7</sup> Dimiyati Hartono, *Hukum Laut Internasional Yurisdiksi Nasional Indonesia sebagai Negara Nusantara*, Cetakan 1, (Bandung: Bina Cipta, 1983), hal. 25.

<sup>8</sup> Misbach Muhjiddin, 1993, *Op.Cit.*, hal. 95.

<sup>9</sup> Hasjim Djalal, *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*, (Bandung: BPHN/Binacipta, 1979), hal. 1.

Indonesia secara resmi mempunyai kedaulatan<sup>18</sup> seluruh wilayah perairannya, termasuk ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya serta kekayaan alam yang terkandung didalamnya, dan perairan yang berada pada sisi dalam dari garis pangkal kepulauan dinyatakan sebagai "perairan kepulauan" (*archipelagic waters*).

## / B. Pengertian Kepulauan dan Negara Kepulauan

Menurut ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982 Pasal 46 sub (b) kepulauan berarti suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau, perairan diantaranya dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian eratnnya sehingga pulau-pulau perairan dan wujud alamiah lainnya itu merupakan suatu kesatuan geografis, ekonomi dan politik yang hakiki, atau secara historis dianggap sebagai demikian.

Sedangkan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia menyatakan bahwa kepulauan adalah gugusan beberapa buah pulau atau kumpulan pulau<sup>34</sup> wilayah nusantara.<sup>10</sup> Dan pulau diartikan adalah tanah (daratan) yang dikelilingi air (di laut, di sungai atau di danau).

Selanjutnya pengertian negara kepulauan diatur dalam ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982, Pasal 46 sub (a), yaitu: suatu negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain.

Dalam hal ini tampak bahwa tidak semua pulau atau kepulauan dapat dikatakan sebagai negara kepulauan.

Pasal 47 ayat (1) dan (2) Konvensi Hukum Laut 1982 menentukan bahwa suatu pulau atau kepulauan dapat dinyatakan sebagai suatu negara kepulauan, apabila memenuhi syarat-syarat seperti: memiliki perbandingan antara wilayah perairan dan wilayah darat 1:1

<sup>50</sup> Kamus Besar Bahasa Indonesia, *Op.Cit.*, hal.708.

dan 9:1; menggunakan garis pangkal lurus kepulauan untuk menentukan lebar laut territorial, dengan panjang maksimal garis pangkal<sup>44</sup>us kepulauan 125 mil laut sebanyak 3% dari keseluruhan jumlah garis pangkal yang dimiliki oleh negara kepulauan tersebut.

## C. Jenis-jenis Wilayah Perairan pada Negara Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982

Di dalam Konvensi Hukum Laut 1982 terdapat klasifikasi wilayah perairan antara lain perairan pedalaman/internal waters, perairan kepulauan/*archipelagic water*, perairan territorial/*territorial sea*, zona ekonomi eksklusif (*Exclusive Economic Zone*) maupun laut lepas/*high seas*. Terhadap masing-masing wilayah perairan tersebut tunduk pada rezim hukum yang berbeda. Sedangkan klasifikasi atau jenis-jenis<sup>15</sup> wilayah perairan pada negara kepulauan menurut Konvensi Hukum Laut 1982 antara lain:

### 1. Perairan Pedalaman

Perairan pedalaman (*internal water*) diatur melalui Pasal<sup>38</sup> KHL 1982 Perairan pedalaman artinya wilayah perairan yang terletak pada sisi dalam<sup>4</sup> dari garis pangkal. Lebar laut territorial diukur dari apa yang disebut "garis pangkal" dan perairan yang berada pada arah darat dari garis tersebut dinyatakan sebagai perairan pedalaman. Dengan demikian batas laut territorial pada arah ke darat merupakan batas perairan pedalaman suatu negara. Garis pangkal biasa untuk mengukur lebar laut territorial adalah garis air rendah (Pasal 5 KHL 1982), dimana pada keadaan seperti ini tentunya tidak terdapat perairan pedalaman. Namun, dalam keadaan-keadaan tertentu dapat digunakan garis pangkal yang lain, yang akan menimbulkan adanya perairan pedalaman.

### 2. Perairan Kepulauan

Perairan kepulauan (*archipelagic water*) diatur dalam Pasal 49 KHL 1982. Yang

dimaksud dengan perairan kepulauan adalah perairan yang ditutup oleh garis pangkal kepulauan, yang ditarik sesuai dengan ketentuan Pasal 47 Konvensi Hukum Laut 1982. Atau dengan kata lain, Perairan Kepulauan adalah perairan yang berada di antara pulau-pulau dalam suatu negara kepulauan. Dan perairan kepulauan hanya dimiliki oleh negara yang berbentuk kepulauan sesuai Pasal 46 sub (a) dan (b) KHL 1982. Sedangkan negara yang bukan sebagai negara kepulauan tidak memiliki perairan kepulauan.

### 3. Perairan Territorial

Perairan territorial (*territorial sea*) merupakan perairan/bagian laut yang terletak di sisi luar dari garis pangkal (*base line*) dan di sebelah luarnya dibatasi oleh garis atau batas luar (*outer limit*). Yang dimaksud dengan garis pangkal adalah garis yang ditarik pada pantai pada saat air laut surut. Ditetapkan pada waktu air surut disebabkan karena garis air laut surut adalah merupakan batas antaradarat dan perairan (laut). Garis tersebut adalah merupakan titik-titik atau garis pertemuan antara daratan dengan air laut.

Setiap negara berhak menetapkan lebar laut territorialnya hingga suatu batas yang tidak melebihi 12 mil laut, diukur dari garis pangkal (Pasal 3 KHL 1982). Garis pangkal yang dipergunakan untuk menentukan lebar laut territorial 12 mil laut, oleh Konvensi dikenal ada dua (2) garis pangkal, yaitu: garis pangkal biasa/normal (Pasal 5 KHL 1982) dan garis pangkal lurus (Pasal 7 KHL 1982). Di dalam perairan territorial, kedaulatan negara pantai meliputi laut territorialnya, termasuk ruang udara di atasnya dan dasar laut serta tanah di bawahnya.

### D. Status Hukum Wilayah Perairan pada Negara Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982

Berlaku efektifnya ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982 sejak 16 Nopember 1924.<sup>11</sup> Memiliki arti penting bagi negara Indonesia sebagai negara kepulauan yaitu perairan Indonesia mempunyai kekuatan yuridis secara internasional melalui Ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982. Di samping juga memiliki kekuatan yuridis secara hukum nasional Indonesia yakni melalui ketentuan Undang-Undang No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

Menurut konvensi Hukum Laut 1982, seperti pada pemaparan halaman sebelumnya, negara kepulauan (seperti: Indonesia) di dalam wilayah kedaulatan dapat memiliki jenis perairan seperti: 1) perairan pedalaman, 2) perairan kepulauan, dan 3) perairan territorial.<sup>12</sup> Sedangkan wilayah perairan zona ekonomi eksklusif (ZEE) maupun laut lepas suatu negara pantai (negara kepulauan) tidak memiliki kedaulatan mutlak atau penuh pada wilayah perairan itu.

Pembahasan lebih lanjut terhadap status hukum wilayah perairan yang berada di bawah kedaulatan mutlak negara pantai maupun yang tidak di bawah kedaulatan mutlak negara pantai dibahas di bawah ini.

#### 1. Perairan pedalaman

Yang dimaksud dengan perairan pedalaman (*internal water*) adalah bagian dari perairan nasional yang terletak di sebelah dalam (di sisi darat) dari garis pangkal dan meliputi laut pedalaman (*island sea*) dan perairan darat (*island water*). Perairan pedalaman diatur dalam Pasal 8 Konvensi Hukum Laut 1982 contohnya antara lain sungai teluk dan delta. Wilayah perairan pedalaman ini memiliki status hukum perairan di bawah kedaulatan mutlak negara

<sup>11</sup> Sudini, Luh Putu, 2002, (Penetapan Alur-alur Laut Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982), Jurnal Hukum dan Pembangunan No. 3 Tahun XXXII, Juli-September Universitas Indonesia, Jakarta, hal. 305.

<sup>12</sup> Atje Misbach Muhjiddin, 1993, *Op.Cit.*, hal. 101.



pantai. Dalam perairan pedalaman tidak diakui adanya hak lintas damai bagi kapal dan pesawat udara negara asing.<sup>13</sup>

## 2. Perairan Kepulauan

Yang dimaksud dengan perairan kepulauan (*archipelagic water*) adalah perairan yang berada di antara pulau-pulau dalam suatu negara kepulauan. Perairan kepulauan hanya dapat dimiliki oleh negara kepulauan (seperti Indonesia). Di dalam perairan kepulauan diakui adanya hak lintas damai bagi kapal dan pesawat udara negara asing. Perairan kepulauan mempunyai status hukum di bawah kedaulatan negara pantai seperti dalam hal ini Indonesia sebagai negara kepulauan maka perairan wilayah perairan kepulauan Indonesia berada di bawah yurisdiksi negara Indonesia atau dengan kata lain perairan kepulauan Indonesia mempunyai status hukum negara Indonesia.<sup>14</sup>

## 3. Perairan Territorial

Yang dimaksud dengan perairan territorial (*territorial sea*) adalah bagian dari perairan nasional berupa suatu jalur laut di sepanjang pantai yang terletak diantara garis pangkal dan garis batas taut (*outer limit*) laut territorial. Konvensi Hukum Laut 1982 mengatur mengenai perairan territorial melalui ketentuan Bab II Pasal 2. Adapun isi dari Pasal 2 ayat (1) dan (2) Konvensi Hukum Laut 1982 yaitu:

Ayat (1): kedaulatan suatu negara pantai selain wilayah daratan, perairan didalamnya, dalam hal negara kepulauan, perairan kepulauan meliputi pula jalur taut yang berbatasan dengannya yang dinamakan laut territorial.

Ayat (2): kedaulatan ini meliputi ruang udara di atas laut territorial, serta

<sup>13</sup> Victor Sitomorang, *Sketsa Azas Hukum Laut*, Cetakan 1, (Jakarta: Bina Aksara, 1987), hal. 36.

<sup>14</sup> Dimiyati Hartono, *Op.Cit.* hal. 27.

dasar taut dan tanah

dibawahnya

Perairan territorial ini memiliki lebar 12 mil laut (Pasal 3 KHL 1982). Maka perairan territorial memiliki status hukum di bawah kedaulatan mutlak negara pantai atau dengan kata lain perairan territorial berada di bawah yurisprudensi nasional negara pantai atau negara kepulauan.<sup>15</sup>

## 4. Perairan Zona Ekonomi Eksklusif

Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) adalah suatu alur laut yang terletak di luar dan berbatasan dengan laut wilayah suatu negara yang lebarnya diukur dari garis pangkal (*base line*) yang sama dengan garis yang disepakati dalam pengukuran lebar taut wilayah (Pasal 57). Dengan kata lain maka akan suatu wilayah di luar dan berdampingan dengan laut/perairan territorial yang tidak memiliki jarak 200 mil laut.<sup>16</sup> Indonesia memiliki Undang-Undang No. 5 Tahun 1983 tentang ZEE Indonesia.<sup>17</sup> Lahinya Undang-Undang No. 5 Tahun 1983 tentang ZEE Indonesia merupakan realisasi yuridis perluasan wilayah laut utamanya yang menyangkut keadaan ekonomi dalam pengelolaan, pengawasan, dan pelestariannya. Sehingga pemanfaatan sumber daya alam laut dapat dilaksanakan dengan sebaik-baiknya.<sup>18</sup>

## 5. Laut Lepas

Laut lepas (*high sea*) merupakan segala bagian dari pada laut yang tidak termasuk laut territorial atau laut pedalaman suatu negara atau dengan kata lain laut lepas adalah bagian laut yang tidak termasuk dalam ZEE, laut territorial serta laut pedalaman negara-negara kepulauan (Pasal 86 KHL 1982).

<sup>15</sup> Etty R. Agoes, *Op.Cit.*, hal. 5.

<sup>16</sup> T. May Rudy, *Hukum Internasional 2*, Cet. I, (Bandung: Refika, 2001), hal. 19.

<sup>17</sup> Sam Simorangkir, *Zona Perikanan 200 Mil*, Cet. I, (Depdiknas: PT. Bali Fisheryatama, 1993), hal. 45.

<sup>18</sup> P. Joko Subagyo, *Hukum Laut Indonesia*, Cet. II, (Jakarta: Rineka Cipta, 2002), hal. 63.

## 2. Hak-Hak Lintas Yang Ada Pada Perairan Suatu Negara Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982

### A. Pengertian Hak Lintas

Menurut Konvensi Hukum Laut 1982, Pasal 18 menyebutkan bahwa pengertian lintas (*passage*).<sup>19</sup> Adalah pelayaran melalui laut territorial dengan tujuan hanya untuk melintas tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat bongkar muat di laut (*road stead*) atau pelabuhan yang berada di luar perairan pedalaman, atau dalam rangka menuju ke perairan pedalaman atau singgah di *road stead* atau pelabuhan dan sebaliknya dan ditegaskan bahwa lintas itu harus dilakukan dengan terus menerus dan cepat. Jadi tidak termasuk berhenti atau buang sauh itu terjadi karena bencana atau *force majeure* atau untuk maksud memberikan pertolongan kepada orang, kapal atau pesawat terbang yang berada dalam keadaan bahaya atau mendapat bencana.

### B. Jenis-jenis Hak Lintas Menurut KHL 1982

Konvensi Hukum Laut 1982, mengenal dan mengakui ada tiga (3) jenis hak lintas bagi kapal dan pesawat negara asing melalui perairan yang berbeda yaitu:<sup>20</sup>

1. Hak Lintas Damai / *Innocent Passage Right* (Pasal 17 & 52);
  2. Hak Lintas Transit/ *Transit Passage Right* (Pasal 38); dan
  3. Hak Lintas Alur Laut Kepulauan/ *Archipelagic Sea Lanes Passage Right* (Pasal 53).
- 1) Hak Lintas Damai (*Innocent Passage Right*)

Menurut Pasal 17 Konvensi Hukum Laut 1982, kapal semua negara, baik negara berpantai ataupun tak berpantai dapat

menikmati hak lintas damai melalui laut territorial. Pasal 19 ayat (1) Konvensi Hukum Laut 1982, menyatakan bahwa lintas damai adalah: lintas yang dilakukan oleh kapal asing dengan damai sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban atau keamanan negara pantai.

- 2) Hak lintas transit (*transit passage right*)  
Hak lintas transit di dalam konvensi diatur melalui Bab III bagian 2 yaitu Pasal 37 sampai dengan Pasal 44. Menurut Konvensi Hukum Laut 1982, Pasal 37 menyatakan bahwa lintas transit berlaku bagi selat yang digunakan untuk pelayaran internasional antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif (ZEE) dan bagian laut lepas atau ZEE lainnya.

Pasal 38 ayat (1) Konvensi Hukum Laut 1982 menyatakan bahwa pada selat yang dipergunakan untuk pelayaran internasional, semua kapal dan pesawat udara dapat memiliki hak lintas transit, yang tidak boleh dilangi; kecuali bahwa apabila selat itu berada antara suatu pulau dan perairan utama negara yang berbatasan dengan selat, lintas transit tidak berlaku apabila pada sisi ke arah laut pulau itu terdapat suatu rute melalui laut lepas atau melalui suatu zona ekonomi eksklusif yang sama fungsinya bertalian dengan sifat-sifat navigasi dan hidrografi. Dan Pasal 38 ayat (2) menyebutkan bahwa lintas transit berarti pelaksanaan kebebasan pelayaran (*freedom of navigation*) dan penerbangan oleh kapal dan pesawat negara asing pada wilayah perairan suatu negara, semata-mata untuk tujuan transit yang terus-menerus, langsung secepat mungkin antara satu bagian laut lepas atau zona eksklusif (ZEE) dan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif (ZEE) lainnya. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa lintas transit hanya berlaku untuk:

- 1) Lintasan melalui selat tanpa berhenti dari kedua arah;

<sup>19</sup> Atje Misbach M, *Op.Cit.*, hal. 114.

<sup>20</sup> Etty R. Agoes, *Op.Cit.*, hal. 118.

- 2) Lintasan melalui sebagian dari selat untuk memasuki atau meninggalkan negara pantai; dan
- 3) Lintasan dari negara pantai melalui sebagian dari selat menuju ke laut lepas dan zona ekonomi eksklusif.<sup>21</sup>

Selanjutnya dalam selat yang dipergunakan untuk pelayaran internasional dapat pula ditetapkan alur laut dan skema pemisah lalu lintas guna meningkatkan lintasan kapal pesawat negara asing yang aman (sesuai Pasal 41 ayat (1) KHL 1982). Sedangkan Pasal 42 ayat (1) KHL 1982, menentukan tentang peraturan perundang-undangan yang dapat dibuat oleh negara yang berbatasan dengan selat yang bertalian dengan liris transit, antara lain:

- a. Keselamatan pelayaran dan pengaturan lalu lintas di laut sebagaimana ditentukan oleh Pasal 41;
- b. Pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran dengan melaksanakan peraturan internasional yang berlaku tentang pembuangan minyak, limbah berminyak dan bahan-bahan beracun lainnya di selat;
- c. Bagi kapal penangkap ikan, pencegahan penangkapan ikan termasuk cara penyimpanan alat penangkapan ikan;
- d. Menaikkan ke atas kapal atau menurunkan dari kapal setiap komoditi, mata uang atau orang, yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan dari negara tepi selat tentang bea cukai, fiskal, imigrasi dan saniter.<sup>22</sup>

Dalam pelaksanaan lintas transit, kapal selam tidak ada keharusan untuk berlayar di permukaan air, sebagaimana yang ada pada

ketentuan Pasal 20 KHL 1982 tentang lintas damai, oleh karena pelintasan kapal selam pada lintas transit memiliki sifat lintasan yang bebas.

Berdasarkan uraian tersebut di atas, dapat dikatakan bahwa ciri-ciri utama dari pengaturan hak lintas transit (*transit passage right*) bagi kapal asing melalui selat yang dipergunakan untuk pelayaran internasional adalah sebagai berikut:

- a) Tidak terdapat persyaratan-persyaratan dalam bentuk kegiatan-kegiatan tertentu bagi kapal-kapal yang melakukan lintasan;
- b) Tidak ada keharusan bagi kapal selam untuk berlayar di permukaan air;
- c) Hak lintas penerbangan bagi pesawat-pesawat udara diakui;
- d) Berdasarkan imunitas kapal perang, ketentuan-ketentuan tentang pencegahan pencemaran dan pelestarian lingkungan laut tidak berlaku bagi kapal-kapal perang;
- e) Tidak ada keharusan untuk meminta ijin atau memberitahukan terlebih dahulu;
- f) Tidak ada penangguhan terhadap hak lintas *transit/transit passage rights*;
- g) Negara pantai tidak berhak untuk menghalangi atau mencegah lintasan yang dilakukan oleh kapal-kapal asing.
- h) Negara bendera kapal atau negara tempat terdaftarnya suatu pesawat udara, bertanggungjawab atas kerusakan-kerusakan yang diakibatkan oleh pelaksanaan lintas transit pada negara-negara pantai; dan
- i) Kapal perang diwajibkan untuk mematuhi peraturan perundang-undangan negara pantai mengenai hak lintas *transit/transit passage right*.

- 2). Hak Lintas Alur Laut Kepulauan/*Archipelagic Sea-Lanes Passage Right*

<sup>21</sup> *Ibid*, hal. 129.

<sup>22</sup> Albert W. Koer. *Hetverbrag Van De Verinigde Naties* ke *Het Recht Van De Zee*, *Konvensi Perse-rikatan Bangsa-bangsa tentang Hukum Laut*, Rudi. M. Riski, Wahyuni Bahar, Yogyakarta, Penerbit Gajah Mada University Press, 1991, hal. 115.



Suatu negara kepulauan dapat menentukan alur laut (*sea lanes*) dan rute penerbangan di atasnya, yang cocok digunakan untuk lintas kapal dan pesawat <sup>12</sup>raasingyangterusmenerusdanlangsung serta secepat mungkin melalui atau di atas perairan kepulauannya dan laut territorial yang berbatasan dengannya (sesuai ketentuan Pasal 53 ayat (1) KHL <sup>16</sup>1982). Dan ayat (2) menyebutkan bahwa semua kapal dan pesawat udara dapat menikmati hak lintas alur laut kepulauan dalam alur laut dan rute tersebut.

Yang dimaksud dengan lintas alur laut kepulauan/archipelagic sea lanes passage adalah pelaksanaan hak pelayaran <sup>9</sup> dan penerbangan, dengan cara normal semata-mata untuk melakukan transit yang terus menerus, langsung dan cepat mungkin tidak terhalang antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif (ZEE) dan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif (ZEE) lainnya (Pasal 53 ayat (3) KHL 1982).<sup>23</sup>

Pada lintas alur laut kepulauan diakui adanya hak lintas pelayaran maupun hak lintas penerbangan di atasnya. Oleh karena lintas tersebut merupakan suatu "hak" maka pada prinsipnya negara kepulauan tidak dapat menangguk atau menghalangi, kecuali dalam keadaan yang memaksa/keadaan *overmach*.

Berdasarkan ketentuan Pasal 53 ayat (3) KHL 1982 tersebut di atas, maka dapat dikatakan bahwa hak lintas alur laut kepulauan/archipelagic sea lanes passage *right* adalah suatu hak yang dimiliki oleh kapal dan pesawat negara asing untuk melakukan pelayaran dan penerbangan dalam rute-rute alur laut kepulauan (disingkat ALK) pada suatu negara kepulauan, dengan cara normal semata-mata untuk melakukan transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin

serta tidak dapat ditangguk atau dihalang-halangi oleh negara kepulauan, kecuali dalam keadaan yang memaksa/keadaan *overmach*.

Menurut Pasal 53 ayat (5) KHL 1982, alur laut/*sea lanes* dan rute penerbangan pada wilayah perairan kepulauan suatu negara kepulauan harus ditentukan dengan suatu rangkaian garis sumbu yang bersambungan mulai dari tempat masuk rute lintas hingga tempat ke luar. Kapal dan pesawat udara yang melakukan lintas melalui alur laut kepulauan tidak boleh menyimpan lebih daripada 25 mil laut ke dua sisi garis sumbu demikian, dengan ketentuan bahwa kapal dan pesawat udara tersebut tidak boleh berlayar atau terbang dekat ke pantai kurang dari 10% jarak antara titik-titik yang terdekat pada pulau-pulau yang berbatasan dengan alur laut tersebut. Negara kepulauan yang menentukan alur laut menurut ketentuan Pasal 53 KHL 1982, dapat pula menentukan skema pemisah lalu lintas (*traffic separation schema*) untuk keperluan lintas kapal yang aman melalui terusan sempit dalam alur laut kepulauan/archipelagic sea lanes dan di samping itu juga dapat mengganti alur laut/*sea lanes* maupun skema pemisah lalu lintas/*traffic separation schema* apabila dikehendaki oleh negara kepulauan tersebut <sup>28</sup> (sesuai Pasal 53 ayat 6 & 7 KHL 1982). Alur laut kepulauan dan skema pemisah lalu lintas yang ditentukan oleh negara kepulauan harus sesuai dan diakui oleh Internasional Maritime Organization (IMO) yang berkedudukan di London.

Apabila suatu negara kepulauan tidak atau belum menentukan alur laut atau rute penerbangan, maka hak lintas alur laut kepulauan/archipelagic sea lanes passage *right* dapat dilaksanakan melalui rute yang biasanya dipergunakan untuk pelayaran internasional (sesuai ketentuan Pasal 53 ayat 12) KHL 1982).

<sup>23</sup> Etty R. Agoes, *Op.Cit.*, hal.138.



Menurut Etty R Agoes, dalam pengaturan hak lintas alur laut kepulauan/*archipelagic sea lanes passage right* tampak bahwa:<sup>24</sup>

1. Tidak ada persyaratan untuk tidak melakukan kegiatan-kegiatan tertentu;
2. Tidak terdapat ketentuan yang secara eksplisit mengharuskan kapal selam untuk berlayar di permukaan air;
3. Hak lintas penerbangan bagi pesawat udara diakui;
4. Kapal-kapal perang mempunyai imunitas terhadap ketentuan-ketentuan konvensi tentang pencegahan pencemaran dan pelestarian lingkungan laut;
5. Tidak ada keharusan untuk meminta izin atau memberitahukan terlebih dahulu;
6. Tidak ada penangguhan terhadap Hak Lintas Alur Laut Kepulauan;
7. Negara pantai tidak mempunyai hak untuk mencegah atau menghalangi lintasan oleh kapal-kapal asing;
8. Negara bendera kapal atau negara tempat pesawat udara terdaftar bertanggungjawab atas kerusakan-kerusakan yang diakibatkan oleh pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan;
9. Kapal-kapal diwajibkan untuk mematuhi peraturan perundang-undangan negara kepulauan tentang Hak Lintas Alur Laut Kepulauan.
10. Hak lintas alur laut kepulauan dapat dilaksanakan pada alur-alur laut yang ditetapkan oleh negara kepulauan untuk itu. Setiap

penyimpangan (deviasi) dari garis sumbu pada alur-alur laut tersebut dikenakan persyaratan-persyaratan teknis.

3. Hak-hak Lintas yang Dikenal pada Wilayah Perairan Suatu Negara Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982

Negara kepulauan/*archipelagic states*, berarti suatu negara yang seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain (Pasal 46 sub (a) KHL 1982).

Sedangkan yang dimaksud dengan kepulauan/*archipelago* adalah gugusan pulau, termasuk bagian pulau, perairan di antaranya dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lainnya demikian eratnya sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya itu merupakan suatu kesatuan geografi, ekonomi dan politik yang hakiki, atau yang secara historis dianggap sebagai demikian, Pasal 46 sub (b) KHL 1982.

Suatu pulau dapat dikatakan sebagai negara kepulauan harus memenuhi syarat-syarat yang ada dalam Pasal 47 KHL 1982. Adapun syarat-syarat sebagai suatu negara kepulauan antara lain:

1. Untuk menentukan lebar laut territorial dipergunakan garis pangkal lurus kepulauan, yang menghubungkan titik-titik terluar pulau-pulau dan karang kering terluar kepulauan, dengan perbandingan antara daerah perairan dan daerah daratan adalah satu berbanding satu (1:1) atau sembilan berbanding satu (9:1).
2. Panjang garis pangkal lurus kepulauan, tidak boleh melebihi 100 mil laut, kecuali bahwa hingga 3% dari jumlah seluruh garis pangkal yang mengelilingi setiap kepulauan dapat melebihi kepanjangan tersebut, hingga pada suatu kepanjangan maksimum 125 mil laut.dll.

<sup>24</sup> Etty R Agoes, (Akomodasi Kepentingan Lintas Laut Internasional Melalui Perairan Kepulauan), Makalah pada Forum Strategi TNI-AL Ke-empat tahun 1991, 27 Agustus, Jakarta, hal. 271-272.

Memperhatikan ketentuan Pasal 47 KHL 1982, tampak bahwa tidak semua pulau dapat dikatakan sebagai negara kepulauan, kecuali memenuhi syarat-syarat yang tertuang dalam Pasal 47 KHL 1982 tersebut.

Yang dimaksud dengan perairan kepulauan/*archipelagic water* adalah: perairan yang ada di antara pulau-pulau yang dimiliki oleh suatu negara kepulauan, seperti pada Negara Kepulauan Indonesia. Perairan Kepulauan ini juga dikenal dengan Perairan Nusantara. Ini berarti, bahwa perairan kepulauan (*archipelagic water*) hanya dimiliki oleh suatu negara yang berbentuk Negara Kepulauan/*Archipelagic States* dan sebaliknya negara yang bukan sebagai Negara Kepulauan tidak memiliki perairan kepulauan. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa suatu Negara Kepulauan, di dalam kedaulatan *souvereignty*nya akan memiliki wilayah perairan, seperti: perairan *pedalaman* *internal waters*; perairan kepulauan/*archipelagic water*; dan perairan *territorial/territorial sea*.

Berdasarkan Pasal 53 KHL 1982, Negara Kepulauan Indonesia menetapkan alur laut dan rute penerbangan untuk kapal dan pesawat negara asing yang melakukan lintas di wilayah perairannya. Dalam hal ini Negara Indonesia sebagai Negara Kepulauan dan turut meratifikasi Konvensi Hukum Laut 1982, dengan Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985, telah menetapkan alur laut dan rute penerbangan bagi kapal dan pesawat negara asing di wilayah perairan Indonesia yang dikenal sebagai alur laut kepulauan Indonesia Utara-Selatan (disingkat ALKI Utara-Selatan) yang diadopsi/disetujui oleh *International Maritime Organization* (IMO) di London pada 19 Mei 1998.<sup>25</sup> Namun demikian, oleh karena sesuatu hal, hingga saat ini ALKI tersebut belum berlaku efektif, dan ditambah pula dengan keluarnya Timor-

Timur dari Negara Kepulauan Indonesia mempengaruhi keberadaan ALKI tersebut, yaitu harus merubah ALKI III yang melewati laut Timor, karena sudah tidak berada pada kedaulatan Indonesia. Ini berarti Indonesia harus mengajukan lagi rumusan ALKI ke IMO sesuai dengan kedaulatan Indonesia saat ini. Di samping itu Indonesia sebagai negara peratifikasi Konvensi 1982, juga telah mengimplementasikan ketentuan Konvensi ke dalam ketentuan hukum positif Indonesia <sup>3</sup>itu melalui ketentuan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

Selanjutnya di dalam alur laut kepulauan (ALK) dan rute penerbangan yang ditetapkan oleh negara kepulauan di wilayah perairannya, kapal dan pesawat negara asing dapat memiliki *haklright* untuk melakukan pelayaran dan penerbangan sesuai ketentuan Pasal 53 KHL 1982, dengan cara normal semata-mata untuk melakukan transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang antara satu bagian laut lepas atau *zona ekonomi eksklusif* (ZEE) dan bagian laut lepas atau ZEE lainnya. Yang mana, hak ini dikenal sebagai Hak Lintas Alur Laut Kepulauan *archipelagic sea-lanes passage right* Pasal 53 ayat (3).

Dilihat hakekat dari pelayaran lintas alur laut kepulauan adalah sebagai hak pelayaran (*right of navigation*), maka tentu harus diimbangi dengan kewajiban-kewajiban yang harus dilaksanakan. Adapun kewajiban bagi kapal yang melakukan lintas alur laut kepulauan adalah berkewajiban untuk mematuhi dan mentaati peraturan perundang-undangan Negara Kepulauan tentang hak lintas alur laut kepulauan.<sup>26</sup> Dan bagi negara kepulauan yang memiliki perairan yang digunakan sebagai pelaksanaan hak pelayaran dan penerbangan oleh kapal dan pesawat negara asing dengan menggunakan hak lintas alur laut kepulauan, tidak boleh menanggukhan ataupun menghalang-halangi

<sup>46</sup> <sup>25</sup> Nicolas P. Ello, *Garis Besar Terbentuknya Rezim Negara Kepulauan Indonesia dan Pengajuan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Hingga Diadopsi*

IMO Tanggal 19 Mei 1998, Jurnal Dinas Hidro-Oseanografi, Jakarta, 1998, hal. 5.

<sup>26</sup> Konvensi Hukum Laut 1982, Pasal 53 ayat (11).

pelintasan kapal dan pesawat negara asing dengan menggunakan hak lintas alur laut kepulauan.

Berdasarkan Pasal 53 ayat (12) KHL 1982, dikatakan bahwa apabila suatu Negara Kepulauan tidak atau belum menentukan alur laut atau rute penerbangan, maka hak lintas alur laut kepulauan dapat dilaksanakan melalui rute yang biasanya dipergunakan untuk pelayaran internasional. Seperti di Indonesia, kapal dan pesawat negara asing yang melakukan lintas di wilayah perairan Indonesia dengan menggunakan hak lintas alur laut kepulauan *archipelagic sea lanes passage right*, mengingat ALKI Utara-Selatan yang ditentukan pemerintah Indonesia belum berlaku efektif, maka untuk pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan tersebut, kapal dan pesawat negara asing dapat melalui Selat Malaka sebagai salah satu selat di Indonesia yang dipergunakan untuk pelayaran internasional.

Pada wilayah perairan suatu Negara Kepulauan, di samping dijumpai adanya pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan bagi kapal dan pesawat negara asing yang terdapat pada alur laut dan rute penerbangan, juga ada Hak Lintas Damai/*Innocent Passage Right* yang terdapat pada Perairan Territorial (Pasal 17 KHL 1982) Dan Perairan Kepulauan (Pasal 52 KHL 1982). Pada pelaksanaan Hak Lintas Damai, kapal dan pesawat negara asing yang melakukan lintas dengan hak tersebut harus tunduk pada ketentuan hukum positif di wilayah perairan Negara Kepulauan. Seperti kapal asing tersebut harus melakukan pemberitahuan ketika akan memasuki wilayah perairan territorial Negara Kepulauan disertai dengan menunjukkan bendera kapal dari negara pemilik kapal tersebut, bagi kapal selam harus melakukan pelayaran di atas permukaan air laut, dan apabila dianggap perlu kapal asing itu juga dapat berlabuh/singgah pada Pelabuhan di Negara Kepulauan tersebut, dll. Atau dengan kata lain, kapal dan pesawat asing tersebut harus melakukan lintas secara damai sesuai Pasal 19 ayat (2) KHL

1982, atau tidak mengganggu keamanan dan ketertiban Negara Kepulauan tersebut. Demikian juga Negara Kepulauan yang memiliki wilayah perairan itu harus melakukan pemberitahuan apabila telah diketahui adanya bahaya-bahaya yang dapat mengancam keselamatan dan kelancaran navigasi kapal dan pesawat negara asing di wilayah perairannya, serta dapat menanggulangi navigasi dan penerbangan kapal dan pesawat negara asing jika diperlukan maupun mengenakan peraturan-peraturan lain yang dianggap relevan guna kepentingan keamanan, ketertiban negara kepulauan.

### C. SIMPULAN dan SARAN

#### 1. Simpulan

Berdasarkan uraian pada bab pembahasan, dapat penulis buat simpulan sebagai berikut:

- a. Menurut Konvensi Hukum Laut 1982, wilayah Perairan Pedalaman (*internal water*); perairan kepulauan (*archipelagic water*); dan perairan territorial (*territorial sea*) adalah memiliki status hukum di bawah kedaulatan negara kepulauan yang memiliki perairan tersebut, seperti: Indonesia merupakan Negara Kepulauan. Sedangkan perairan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) maupun Laut Lepas/*High Seas* tidak berada pada kedaulatan mutlak suatu negara pantai, baik yang berbentuk kepulauan maupun tidak. Oleh karena pada wilayah perairan ZEE berlaku rezim hukum Sui Generis; dan pada Laut Lepas berlaku ketentuan Laut Lepas (*The High Seas Convention*).
- b. Hak-hak lintas yang ada pada perairan suatu Negara Kepulauan menurut Konvensi Hukum Laut 1982, antara lain: berdasarkan Pasal 53 KHL 1982, kapal dan pesawat negara asing dapat memiliki Hak Lintas Alur Laut Kepulauan/*Archipelagic Sea Lanes Passage Right* yang berada di Alur laut/*Sea Lanes* dan rute penerbangannya pada wilayah perairan Negara Kepulauan. Apabila Negara Kepulauan tidak atau belum menentukan alur laut dan rute



penerbangan, maka Hak Lintas Alur Laut Kepulauan dapat dilaksanakan melalui rute yang biasanya dipergunakan untuk pelayaran internasional (pasal 53 ayat (12) KHL 1982). Seperti di Indonesia, pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan dapat melalui Selat Malaka sebagai salah satu selat yang dipergunakan untuk pelayaran internasional. Di samping itu, Negara Kepulauan juga memiliki Hak Lintas Damai/Innocent Passage Right yang terdapat di perairan Territorial (Pasal 7 KHL 1982) dan Perairan Kepulauan (Pasal 52 KHL 1982).

## 2. Saran-saran

1. Sebagai suatu Negara Kepulauan yang telah melakukan ratifikasi terhadap isi Konvensi Hukum Laut 1982, diharapkan agar menetapkan Alur Laut/Sea Lanes dan rute penerbangan untuk pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan oleh kapal dan pesawat negara asing pada wilayah perairannya sesuai Pasal 53 KHL 1982, untuk tidak lagi memakai Selat yang dipergunakan untuk pelayaran internasional sebagai tempat dari pelaksanaan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan.
2. Penetapan Alur Laut/Sea Lanes dan rute penerbangan oleh Negara Kepulauan pada wilayah perairannya, agar memperhatikan keselamatan, keamanan dan kelancaran navigasi dan penerbangan bagi kapal dan pesawat negara asing yang melewati perairan tersebut.

## DAFTAR PUSTAKA

- Albert W. Koer. Het verdrag Van De Verenigde Naties inzake Het Recht Van De Zee, 1991, *Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa tentang Hukum Laut*, Rudi. M. Riski, Wahyuni Bahar, Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Andi Hamzah, 1986, *Kamus Hukum*, Cetakan I, Jakarta: Ghalia INA.

Atje Misbach Muhjiddin, 1993, *Status Hukum Perairan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing*, Cetakan I, Bandung: Alumni.

Dimiyati Hartono, 1977, *Hukum Laut Internasional Pengamanan Pemagaran Yuridis Kawasan Nusantara Negara Republik Indonesia*, Jakarta: Bhara Karya Aksara.

Dimiyati Hartono, 1983, *Hukum Laut Internasional Yurisdiksi Nasional Indonesia sebagai Negara Nusantara*, Cetakan 1, Bandung: Bina Cipta.

Etty R. Agoes, (Akomodasi Kepentingan Lintas Laut Internasional Melalui Perairan Kepulauan), Makalah pada Forum Strategi TNI-AL Ke-empat tahun 1991, 27 Agustus, Jakarta.

Etty R. Agoes, 1991, *Konvensi Hukum Laut 1982 dan Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*, Cetakan I, Bandung: Alumni.

Hasjim Djalal, *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*, (Bandung: BPHN/Binacipta, 1979).

Huala Adolf, 2002, *Aspek-aspek Negara dalam Hukum Internasional*, Edisi Revisi, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.

Kamus Besar Bahasa Indonesia, 1990, *Departemen Pendidikan dan Kebudayaan*, Cetakan ke-4, Jakarta: Balai Pustaka.

Mandra I Ketut, 1987, *Kapita Selekta Hukum Laut Internasional*, Cetakan I, Denpasar: Yayasan Ayu Sarana Cerdas.

Mochtar Kusumaatmaja, 1962, *Masalah Lebar Laut Teritorial Pada Konferensi Hukum Laut Jenewa 1958 dan 1960*, Cetakan II, Bandung: PT. Penerbitan Universitas.

\_\_\_\_\_, 2003, *Konsepsi Hukum Negara*



- Nusantara pada Konferensi Hukum Laut m, Cetakan I, Bandung: Alumni.
- Munadjat Danusaputra, 1995, *Wawasan Nusantara*, Buku II, Bandung: Alumni.
- Nicolas P.Ello, 1998, *Garis Besar Ter• bentuknya Rezim Negara Kepulauan Indonesia dan Pengajuan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Hingga Diadopsi IMO Tanggal 19 Mei 1998*, Jurnal Dinas Hidro-Oseanografi, Jakarta
- P.JokoSubagyo 2002, *Hukum Laut Indonesia*, Cet. II, Jakarta: Rineka Cipta.
- Sam Simorangkir, 1993, *Zona Perikanan 200 Mil*, Cet. I, Denpasar: PT. Bali Flsheryatama.
- Simorangkir (dkk), 2000, *Kamus Hukum*, Cetakan 11, Jakarta: Sinar Grafika,
- 10 Sudini, Luh Putu, 2002, (Penetapan Alur-alur Laut Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982), Jurnal Hukum dan Pembangunan No. 3 Tahun XXXII, Juli-September Universitas Indonesia, Jakarta.
- T. May Rudy, 2001, *Hukum Internasional 2*, Cet. I, Bandung: Refika.
- Victor Sitomorang, 1987, *Sketsa Azas Hukum Laut*, Cetakan 1, Jakarta: Bina Aksara.
- Wojo Wasito, 1982, *Kamus Hukum Lengkap, Inggris-Indonesia, Indonesia• Inggris*, Cetakan I, Bandung: PN Pengarang.
- 29 Undang-Undang Republik Indonesia No• mor 6 Tahun 1996, tentang Perairan Indonesia,

# STATUS HUKUM WILAYAH PERAIRAN DAN HAK LINTAS DALAM NEGARA KEPULAUAN MENURUT KONVENSI HUKUM LAUT 1982

## ORIGINALITY REPORT

20%

SIMILARITY INDEX

18%

INTERNET SOURCES

8%

PUBLICATIONS

8%

STUDENT PAPERS

## PRIMARY SOURCES

1	<a href="http://ejurnal.itenas.ac.id">ejurnal.itenas.ac.id</a> Internet Source	1%
2	<a href="http://hukum.studentjournal.ub.ac.id">hukum.studentjournal.ub.ac.id</a> Internet Source	1%
3	<a href="http://eprints.undip.ac.id">eprints.undip.ac.id</a> Internet Source	1%
4	<a href="http://text-id.123dok.com">text-id.123dok.com</a> Internet Source	1%
5	Vita Cita Emia Tarigan, Eka NAM Sihombing. "Kebijakan Pengendalian Pencemaran di Selat Malaka yang Bersumber dari Kecelakaan Kapal", Jurnal Penelitian Hukum De Jure, 2019 Publication	1%
6	Submitted to Universitas Diponegoro Student Paper	1%
7	Atika Zahra Rahmayanti, Bintang Dwitya Cahyono, Mochammad Nadjib. "IMPLIKASI KEBIJAKAN MORATORIUM TERHADAP SEKTOR PERIKANAN DI BITUNG", Jurnal Ekonomi Pembangunan, 2017 Publication	1%
8	<a href="http://paparisa.unpatti.ac.id">paparisa.unpatti.ac.id</a> Internet Source	1%
9	Submitted to Defense University Student Paper	1%

10	<a href="http://d-arch.ide.go.jp">d-arch.ide.go.jp</a> Internet Source	1 %
11	Rahmawati Novia Sigit. "Penyelesaian Kasus Pelanggaran Hukum Di Perairan Natuna Yang Dilakukan Oleh Kapal Asing Vietnam Dalam Perspektif Hukum Laut Internasional", Jurnal Selat, 2020 Publication	1 %
12	Submitted to Universitas Mercu Buana Student Paper	<1 %
13	<a href="http://www.law.uq.edu.au">www.law.uq.edu.au</a> Internet Source	<1 %
14	Submitted to Universitas International Batam Student Paper	<1 %
15	<a href="http://repository.unair.ac.id">repository.unair.ac.id</a> Internet Source	<1 %
16	<a href="http://www.neliti.com">www.neliti.com</a> Internet Source	<1 %
17	<a href="http://dinamikahukum.fh.unsoed.ac.id">dinamikahukum.fh.unsoed.ac.id</a> Internet Source	<1 %
18	<a href="http://kuncirambutkuda.wordpress.com">kuncirambutkuda.wordpress.com</a> Internet Source	<1 %
19	<a href="http://repositori.usu.ac.id">repositori.usu.ac.id</a> Internet Source	<1 %
20	<a href="http://jurnal-perspektif.org">jurnal-perspektif.org</a> Internet Source	<1 %
21	<a href="http://tulisansetyawan.blogspot.com">tulisansetyawan.blogspot.com</a> Internet Source	<1 %
22	Abdul Muthalib Tahar. "Pembagian Kewenangan Dalam Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-Undangan Di Perairan Indonesia", FIAT	<1 %

23	<a href="http://hukumnesia.blogspot.com">hukumnesia.blogspot.com</a> Internet Source	<1 %
24	<a href="http://docplayer.info">docplayer.info</a> Internet Source	<1 %
25	<a href="http://studyandlearningnow.blogspot.com">studyandlearningnow.blogspot.com</a> Internet Source	<1 %
26	Harry Purwanto. "RUTE PENERBANGAN DI ATAS ALUR LAUT KEPULAUAN; PERSPEKTIF INDONESIA", Perspektif Hukum, 2014 Publication	<1 %
27	<a href="http://ferdi-bestleg.blogspot.com">ferdi-bestleg.blogspot.com</a> Internet Source	<1 %
28	<a href="http://ilmuhukummhswa.blogspot.com">ilmuhukummhswa.blogspot.com</a> Internet Source	<1 %
29	<a href="http://www.landasanteori.com">www.landasanteori.com</a> Internet Source	<1 %
30	<a href="http://www.e-jurnal.com">www.e-jurnal.com</a> Internet Source	<1 %
31	<a href="http://www.jogloabang.com">www.jogloabang.com</a> Internet Source	<1 %
32	<a href="http://repository.unhas.ac.id">repository.unhas.ac.id</a> Internet Source	<1 %
33	I Ketut Mudana. "Dukungan Alat Keselamatan Di Pelabuhan Penyeberangan Lembar Untuk Peningkatan Keselamatan Alur Laut Kepulauan Indonesia II", Warta Penelitian Perhubungan, 2019 Publication	<1 %
34	<a href="http://rizkircis.blogspot.com">rizkircis.blogspot.com</a> Internet Source	<1 %



35	garuda.ristekbrin.go.id Internet Source	<1 %
36	Submitted to Syiah Kuala University Student Paper	<1 %
37	sahabat-123.blogspot.com Internet Source	<1 %
38	ftp.unpad.ac.id Internet Source	<1 %
39	benuabahari.blogspot.com Internet Source	<1 %
40	de.scribd.com Internet Source	<1 %
41	media.neliti.com Internet Source	<1 %
42	ariefkresna.blogspot.com Internet Source	<1 %
43	hanoinhamutuk.blogspot.com Internet Source	<1 %
44	repository.its.ac.id Internet Source	<1 %
45	e-journal.uajy.ac.id Internet Source	<1 %
46	Dhiana Puspitawati. "The East/West Archipelagic Sea Lanes Passage Through the Indonesian Archipelago", Maritime Studies, 2014 Publication	<1 %
47	zriefmaronie.blogspot.com Internet Source	<1 %
48	cakram.org Internet Source	<1 %

49	Submitted to Universitas Andalas Student Paper	<1 %
50	rasyba.blogspot.com Internet Source	<1 %
51	lib.unnes.ac.id Internet Source	<1 %
52	ojs.hangtuah.ac.id Internet Source	<1 %
53	repositori.uin-alauddin.ac.id Internet Source	<1 %
54	fh.unram.ac.id Internet Source	<1 %
55	www.slideshare.net Internet Source	<1 %
56	Muhammad Insan Tarigan. "UPAYA KONSERVASI INDONESIA ATAS SUMBER DAYA IKAN DI LAUT LEPAS", FIAT JUSTISIA, 2016 Publication	<1 %
57	muliadirusmana.blogspot.com Internet Source	<1 %
58	Submitted to iGroup Student Paper	<1 %

Exclude quotes On

Exclude matches Off

Exclude bibliography On